

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część IV. — Wydana i rozesłana dnia 10 lutego 1883.

11.

Dokument koncesyi z dnia 28 grudnia 1882,

dla kolei drugorzędnej z Segen Gottes do Okrziżka z odnogą do Wielkiego Mezericza.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Mar-grabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy uprzyw. Spółka kolei państwa podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei drugorzędnej z Segen Gottes do Okrziżka z odnogą do Wielkiego Mezericza, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonej Spółce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy uprzyw. Spółce kolei państwa prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, łączącej się z jej linią berneńsko-rossicką tymczasowo jako drugorzędna ze szlakiem normalnym urządzić i eksploatować się mającej z Segen Gottes na Namiest i Trebiez do Okrziżka, z odnogą ze Stundena do Wielkiego Mezericza, która wybudowana być ma jako drugorzędna ze szlakiem normalnym.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

1. uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
2. uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcji i obligacji z prawem pierwszeństwa, tudzież kwitów tymczasowych i wpisu hipotecznego obligacji z prawem pierwszeństwa, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
3. uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
4. uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Uprzyw. Spółka kolei państwa obowiązana jest rozpocząć budowę kolei natychmiast po otrzymaniu pozwolenia na budowę, ukończyć ją najpóźniej do dnia 1 września 1885, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma Spółka na żądanie Administracyi państwa odpowiednią kaucyą w gotówce albo w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 4.

Do wybudowania tej kolei koncesyonowanej nadaje się Spółce prawo właszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich kolei ze względu na dobro publiczne.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, jakie ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa przepisanych w porządku ruchu kolei żelaznych o ile ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizowanych, a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na linii berneńsko-prasko-podmokielskiej uprzyw. austriackiej Spółki kolei państwa kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchyi, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Spółka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyj dla oddziałów kolei polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowemi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na Spółce tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

Spółka zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i Obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 7.

Rachunek kolei żelaznej będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, podlegać będzie kontroli i zatwierdzeniu Rządu i utrzymywany być ma oddzielnie, w taki sposób, aby wykazywał kapitał zakładowy, wyłożony rzeczywiście na budowę i urządzenie kolei, tudzież ciężary roczne, które przez zebranie tego kapitału Spółka ponosi.

§. 8.

Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale i zarządzenia, aby wadliwościom w tym względzie zapobieżono lub je usunięto.

Rząd ma także prawo polecenia komisarzowi swemu przy uprzyw. austriackiej Spółce kolei państwa, aby wglądał w zarząd kolei.

Za nadzór komisarza nad przedsiębiorstwem kolei, Spółka nie jest obowiązana płacić do skarbu państwa wynagrodzenia, również uwalnia się ją od przepisanego w §fie 89ym Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1, z r. 1852), obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego jakoteż od obowiązku dostarczania i utrzymywania bezpłatnie lokali urzędowych.

§. 9.

Na kolei niniejszem koncesyonowanej z Okrziżka do Segen Gottes, jakoteż na innych liniach Spółki, z nią się stykających, aż do miejsca, w którym kiedyś łączyć się z nią będą koleje rządowe lub zostające w administracyi rządowej, tworzące za pośrednictwem przerzeczonych linii związek między północnym wschodem monarchyi a Okrziżkiem (Iglawą), służy Rządowi prawo współużywania z wolnością ustanawiania taryf, w taki sposób, że Rząd będzie miał prawo przewozić po tychże liniach kolei całe pociągi lub pojedyncze wozy za opłatą stałych należytości, które zgodnie z odnośnemi warunkami koncesyjnymi będą ustanowione lub za wynagrodzeniem a to albo na własną rękę albo za pośrednictwem uprzyw. austriackiej Spółki kolei państwa jako koncesyonaryusza.

§. 10.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, aż do dnia 31 grudnia 1965, po upływie zaś tego czasu traci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznymi i finansowemi.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei ukoncesyonowanej po jej wybudowaniu w każdym czasie tym sposobem, że płacić będzie Spółce rentę roczną, odpowiadającą pod względem wielkości i czasu ciężarowi rocznemu, który Spółka ponosi w skutek wybudowania kolei koncesyonowanej a w żadnym razie nie ma przewyższać sumy potrzebnej na odsetki po 5 od sta i na umorzenie w okresie koncesyjnym rzeczywistego i należycie wykazanego kapitału zakładowego.

Postanowienia powyższe nie naruszają bynajmniej prawa służącego Rządowi na mocy §fu 6go umowy protokolarnej z 10 i 12 listopada 1882, mianowicie, iż gdyby kiedykolwiek po 1 stycznia 1895 nastąpiło odkupienie linii węgierskich, natenczas Rząd odkupi również przed koncesyjnym terminem odkupienia, wszystkie linie austriackie Spółki, licząc do nich także kolej niniejszem koncesyonowaną.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za opłatą renty rocznej, stósownie do postanowień powyższych, jakoteż w myśl umowy protokolarnej z dnia 10 i 12 listopada 1882 obliczonej, bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesyjonowanej, ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, w którym to względzie stanowi się, że wartość parku wozowego koncesyjonowanej kolei Rządowi oddać się mającego, wynosić ma najmniej 6000 zł. na kilometr.

§. 12.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności (§. 11 ustęp końcowy).

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzyma Spółka na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobny i należące się jej aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił ją z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiedzialnymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyę jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nie przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalem mieście Wiedniu dnia dwudziestego ósmego miesiąca grudnia, w roku zbawienia tysiąc ósmset óśmdziesiątym drugim, Naszego panowania trzydziestym piątym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

12.

Dokument koncesyi z dnia 14 stycznia 1883,

na kolej żelazną parową z Bystrzycy do Mezericza wołoskiego.

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy Spółka kolei kromeryskiej podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej z Bystrzycy do Mezericza wołoskiego, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonej Spółce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56) i z dnia 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy Spółce akcyjnej uprzyw. kolei kromeryskiej prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym z Bystrzycy do Mezericza wołoskiego, przedłużającej istniejącą linią ze Zborowic przez Kromeryż i Hullein do Bystrzycy.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, dotyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, dotyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcji i obligacji z prawem pierwszeństwa, tudzież kwitów tymczasowych, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej natychmiast, ukończyć ją w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy i wybudowania kolei zgodnie z koncesją, złożyć ma Spółka na żądanie Administracyi państwa kaucyą w sumie tysiąc (1.000) złotych w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

§. 4.

Do wybudowania tej kolei koncesyonowanej, nadaje się Spółce prawo właszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich kolei ze względu na dobro publiczne.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, jakie ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa przepisanych w Porządku ruchu kolei żelaznych, o ile ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Spółka obowiązana jest w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolei koncesyonowanej bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne z przyczyny ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na drogach publicznych, którychby kolej używała lub któreby przecinała.

§. 7.

Nadaje się Spółce prawo wypuszczenia w obieg akcyj cellem zebrania potrzebnych funduszków.

Formularze akcyj, które mają być wypuszczone w obieg, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

Obligacyj z prawem pierwszeństwa, których ogólna suma imienna nie może przenosić trzeciej części całego kapitału zakładowego Spółki kolei kromeryskiej, nie wolno wypuszczać dopóty, dopóki wykazami, które mają być Rządowi do sprawdzenia przedstawione, nie będzie udowodnione, że czyste dochody kolei rzeczywiście osiągnięte i które można uważać za zapewnione, wystarczą na opłatę odsetek i na umorzenie.

§. 8.

Spółka zobowiązuje się dozwolnić zawsze Administracyi państwa, gdyby tego zażądała, współużywania koncesyonowanej kolei miejscowej, będącej przedmiotem niniejszej koncesyi, jakoteż części kolei ze Zborowic na Kromieryż i Hullein do Bystrzycy, będących przedmiotem dokumentów koncesyjnych z dnia 30 czerwca 1880 (Dz. u. p. Nr. 93), z dnia 4 sierpnia 1881 (Dz. u. p. Nr. 106) i z dnia 26 lutego 1882 (Dz. u. p. Nr. 31), do utrzymania komunikacji pomiędzy kolejami przez Rząd administrowanemi, które teraz z nią się łączą lub w przyszłości łączyć będą, w taki sposób, że Administracya państwa będzie miała prawo przesyłania własnymi siłami pociągów kolei rządowych lub siłami Spółki całych pociągów lub pojedynczych wagonów, mających przejść z jednej kolei przez Rząd administrowanej, na inną, po kolei miejscowej, między niemi leżącej, z wolnością ustanowienia taryfy, za opłatą wynagrodzenia, które będzie umówione, o ile to współużywanie nie będzie szkodziło regularnemu ruchowi na kolei miejscowej i o ile zwiększony ruch na niej da się jeszcze pogodzić z drugorzędnością kolei, z powodu dozwolonych jej ułatwień pod względem budowy, urządzenia i organizacyi ruchu.

§. 9.

Administracya państwa zastrzega sobie prawo objęcia na cały okres koncesyjny ruchu kolei z Bystrzycy do Mezericza wołoskiego niniejszem koncesyonowanej, jakoteż innych linii, któreby stanowiły przedsiębiorstwo kolei kromeryskiej, z prawem dowolnego ustanowienia taryf, w którym to razie Administracyi państwa wynagrodzone być mają koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione, według okoliczności ryczałtowo oznaczyć się mające, w ten sposób, że kwota przypadająca za koszta zarządu centralnego nie będzie liczona dopóty, dopóki czysty dochód rzeczonych kolei miejscowych nie będzie wynosił najmniej pięć od sta zatwierdzonego kapitału zakładowego imiennego.

§. 10.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, na lat ośmdziesiąt siedm (87), licząc od dnia 30 czerwca 1883, po upływie zaś tego czasu traci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §fie 3 zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznymi lub finansowymi.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi Spółkę gotówką, pod warunkami ustanowionemi w §. 16 dokumentu koncesyjnego z dnia 30 czerwca 1880 (Dz. u. p. Nr. 93) dla kolei miejscowej z Hulleinu do Kromeryża.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei, niniejszem koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów.

§. 12.

Gdy koncesya utraci moc swoję i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów (§. 11).

Tak wtedy gdy koncesya moc swoję straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11) zatrzyma koncesyonaryusz na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobny i należące się mu aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił go z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiedzialającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając koncesyonaryuszowi prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami, w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia czternastego miesiąca stycznia, w roku zbawienia tysiąc osmset osmdziesiątym trzecim, Naszego panowania trzydziestym piątym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

13.

Rozporządzenie ministerstwa handlu z d. 24 stycznia 1883.

którem zmienia się przepisy ustępu b) rozporządzenia ministeryalnego z dnia 1 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 168), tyczącego się odciągania od pojemności parowców miejsca, zajętego przez maszyny, do wytworzenia i przesyłania siły ruchodawczej służące.

W miejsce postanowień ustępu b) rozporządzenia ministeryalnego z dnia 1 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 168), tyczącego się odciągania od pojemności parowców miejsca, zajętego przez maszyny do wytwarzania i przesyłania siły ruchodawczej służące, nabywają mocy od ogłoszenia niniejszego rozporządzenia, następujące przepisy:

b) Gdy pojemność miejsca, zajętego przez maszyny parowe, wynosi więcej lub mniej, aniżeli odsetki pod a) ustanowione, natenczas, jeżeli urząd portowy lub właściciel na to się zgodzi, oblicza się w taki sam sposób, ile się ma odciągnąć; atoli tak urząd portowy jak i właściciel mogą według własnego uznania żądać, aby miejsce zostało wymierzone i aby obliczono odpowiednio, ile się ma odciągnąć, a gdy takie wymierzenie jest żądane, odciągnąć należy ilość, równającą się pojemności w tonnach, miejsca zajętego rzeczywiście przez kotły parowe i maszynę i do odpowiedniej ich obsługi potrzebnego, z doliczeniem połowy pojemności w tonnach tego miejsca dla parowców kołowych a trzech czwartych tegoż dla parowców szrubowych; miejsce takie wymierza się miarą metryczną, według następujących prawideł, mianowicie:

1. Mierzy się średnią głębokość miejsca od najwyższego punktu dolnej krawędzi dylów osłaniających aż do dylów wewnętrznych warzelnika, tudzież trzy albo jeśli potrzeba, więcej niż trzy szerokości miejsca w połowie głębokości, a mianowicie po jednej szerokości w obu końcach i jedną w połowie długości; bierze się średnią tych szerokości, mierzy potem środkową długość miejsca pomiędzy przedniem a tylnem przepierzeniem lub pomiędzy granicami jego długości, z pominięciem takich części, gdyby były, których maszyna rzeczywiście nie zajmuje, lub do odpowiedniej obsługi nie są potrzebne; mnoży się te trzy wymiary długości, szerokości i głębokości przez siebie a iloczyn da pojemność sześcienną miejsca poniżej najwyższego punktu dolnej krawędzi dylów osłaniających; następnie oblicza się pojemność sześcienną miejsca lub miejsc, jeżeli są, powyżej rzeczzonego najwyższego punktu, które dla maszyny lub dla przystępu światła i powietrza są zamknięte, mnożąc przez siebie ich długość, głębokość i szerokość; dodaje się ten wymiar sześcienny do pojemności sześciennej miejsca poniżej przerzeczonego najwyższego punktu; dzieli się sumę przez 2·83 a wynik będzie wyrażał pojemność w tonnach miejsca w mowie będącego.

2. Gdy na statku, którego przerzeczone miejsca mają być wymierzone, maszyna i kocioł parowy ustawione są w osobnych miejscach, wymierzyć trzeba pojemność każdego takiego miejsca w takiż sam sposób, podług podanych prawideł a suma tych rozmaitych wyników uważana być ma za pojemność w tonnach miejsca w mowie będącego.

3. Gdy miejsce powyższe ma być wymierzone na parowcu szrubowym, pojemność ruchu na wał szruby trzeba do niego dodać i uważać ją za część rzeczzonego miejsca; oblicza się ją mnożąc przez siebie średnią długość, szerokość i głębokość tunelu, poczem dzieli się iloczyn przez 2·83.

Pino r. w.

14.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z d. 28 stycznia 1883,

o zmianach w kierowaniu służbą nadzorczą na granicy cłowej w Czechach, Tyrolu i Vorarlbergu i w kontroli nad tą służbą.

W skutek najwyższego postanowienia z dnia 23 lipca 1882, urządza się począwszy od 1 marca 1883, kierowanie służbą straży skarbowej wzdłuż linii cłowej w Czechach, Tyrolu i Vorarlbergu, tudzież kontrolę nad nią, po części

odmiennie od przepisów obwieszczenia z d. 15 listopada 1875 (Dz. u. p. Nr. 142) według następujących zasad:

1. W Czechach, Tyrolu i Vorarlbergu znosi się zaprowadzoną tamże instytucją komisarzy skarbowych starszych, pełniących obowiązki inspektorów granicy.

2. Zawiadywanie w pierwszej instancji sprawami cłowymi nawet i tam, gdzie dotychczas komisarze skarbowi starsi urzędowali jako wydelegowani inspektorowie granicy, powierza się c. k. dyrekcjom skarbowym powiatowym, podczas gdy kierowanie nadzorem na granicy cłowej i kontrola przechodzi do komisarzy starszych straży skarbowej, którzy nazywać się będą „naczelnikami sekcyjnymi straży skarbowej“.

Naczelnicy sekcyjni straży skarbowej podlegają bezpośrednio tej dyrekcji skarbowej powiatowej, w której obrębie leży ich okrąg urzędowy (sekcya straży skarbowej).

3. Okręgi sekcij straży skarbowej wyszczególnione są w dołączonym przeglądzie.

4. C. k. komora główna w Podmoklu z należącemi do niej delegacyami i innemi komorami w nierozdzielny związek będącemi, zostawać będzie nadal pod kierunkiem starszego dyrektora urzędowego w Podmoklu i podlegać będzie bezpośrednio dyrekcji skarbowej krajowej czeskiej bez zmiany zakresu działania.

5. W okręgu skarbowym brykseńskim dotychczasowy sposób nadzoru i kontroli nad nadzorem granicy cłowej nie ulega zmianie.

Dunajewski r. w.

Przegląd

sekcij straży skarbowej do kierowania służbą nadzorczą pograniczną i kontroli nad nią.

Kraj	Powiat skarbowy	Siedziba naczelnika sekcyjnego straży granicznej	Do tej sekcji straży skarbowej należą	
			okręgi kontroli straży skarbowej	okręgi sądowe
Czechy	budějowicki	Wimberg	czesko-tronbski, wimberski, hartmański, susicki	susicki, kaspersko-horski, wimberski, prachaticki (tylko okrąg pograniczny), górno-plański (tylko okrąg pograniczny).
	pilzeński	Domažlice	nyrski, nowo-gdyński, domažlicki i hostuński	hostuński, nyrski, nowo-kdynski, ronsperski, domažlicki.
	chebski	Cheb	chebski, přymdžicki, plański, tachowski, kinžwarski, krašlicki, nowodecki, jachimodolski, aszski, wildsteinski	kinžwarski, plański, přymdžicki, tachowski, chebski, aszski, wildšteński, krašlicki, jachimodolski, nowodecki, blabneński.
	žatecki	Chomutów	wejpřetýcký, sebastianowski, chomutowski, czesko - einsiedelski, duchoowski, cieplícký	jirkowski, chomutowski, přezecnícký, sebastianowski, bylínski, mosteński, duchoowski, górsko-katařýnski, cieplícký.
	litoměřický	Děčín	ušćicki, liboušćicki, czesko-kamienicki i děčýnski, tudzież oddziały straży skarbowej, podlegające c. k. radcy skarbowemu i starszemu dyrektorowi urzędowemu	ušćicki, beneszwowski, chabarovicki, czesko-kamienicki, děčýnski.

Kraj	Powiat skarbowy	Siedziba naczelnika sekcynego straży granicznej	Do tej sekcji straży skarbowej należą	
			okręgi kontroli straży skarbowej	okręgi sądowe
Czechy	litomierzycki	Liberec	hainsbachski, szluknowski, rumburski, warnsdorfski, éwikowski, jabłoński, krotawski, liberecki, frydlandzki, neustadtelski, smerżowiecki	hainbachski, rumburski, szluknowski, warnsdorfski, éwikowski, hajdecki (tylko okrąg pograniczny), chrastawski, jabłoński, liberecki, frydlandzki, jabłoniecki, tanwaldski.
	jiczyński	Trutnów	górnio - rokiетnicki, werchlabski, marszowski, trutnowski, weckelsdorfski, bronnowski	żelaznobrodzki (tylko okrąg pograniczny), rokiетnicki, jilemnicki, werchlabski, bronnowski, marszowski, policki, szaelirski, trutnowski.
	chrudimski	Rychnów	kralicki, rokitnicki, dobruszecki, nachodzki, rychnowski	kralicki, nachodzki, nowomiejski, rokitnicki, zamberski, rychnowski, opoczeński.
Tyrol	innsbrucki	Nauders	malski, nauderski, landecki (z wyjątkiem okręgu oddziału imstskiego)	schlanderski i glurnski, nanderski, riedski i landecki.
		Reutte	elbingenalpski i reuttski, seefeldski, landecki (do kontrolowania okręgu oddziału imstskiego)	reuttski, telfski, imstski, silzski.
		Kufstein	jenbachski, kufsteński, kössenski (z wyjątkiem doliny Zilleru a względnie delegacji straży skarbowej w Fügen i Zell)	schwazki i rattenberski, kufsteński, kopfgartenński, kitzbichlski.
	trydenecki	Riva	cusiański, storski, rivański, roveredzki	fondovski, eleski, malski, tionński, stenicki, condiński, Pieve di le-droński, rivański, arcoński, moriński, nogaredzki, alański a po części roveredzki, z wyjątkiem dolin Terragnolo i Folgeria.
		Borgo	St Sebastianski, borgoński, primierski, moeński	doliny Terragnolo i Folgeria okręgu sądowego roveredzkiego, tudzież borgoński, levicki, strinski, primierski, cavalesenski i fassan-ski.
	Vorarlberg	feldkirchski	Feldkirch	feldkirchski, bludencki, vaducki
Bregencya			lustenański, höchstski, bregenecki, hittisauski	dornbirnski, bregenecki, bezauski.

15.**Ustawa z dnia 1 lutego 1883,**

zmieniająca przepisy Dodatku do Porządku obiorczego dla Rady państwa, tyczące się okręgów wyborczych w Galicyi, d) Gminy wiejskie l. 4.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

§. 1.

Przepisy Dodatku do Porządku obiorczego dla Rady państwa, tyczące się okręgów wyborczych w Galicyi, d) gminy wiejskie, l. 4, zmieniają się i opiewać mają jak następuje:

4. Nowy Sącz, Stary Sącz, Krynica, wybory odbywają się w Nowym Sączu; Limanowa, wybory w Limanowie;

Nowy Targ, Czarny Dunajec, Krościenko, wybory odbywają się w Nowym Targu;

Grybów, Ciężkowice, wybory odbywają się w Grybowie.

§. 2.

Ustawa niniejsza nabywa mocy od tego dnia, w którym Sąd powiatowy czarno-dunajecki rozpocznie urzędowanie.

Wiedeń, dnia 1 lutego 1883.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

16.**Rozporządzenie ministerstwa rolnictwa z d. 4 lutego 1883,**

tyczące się egzaminów potrzebnych do umieszczenia się w służbie technicznej zarządu lasów rządowych.

Rozszerza się osnowę §fu 2go rozporządzenia ministerstwa rolnictwa z dnia 13 lutego 1875 (Dz. u. p. Nr. 9) w ten sposób, że kto chce być przypuszczony do egzaminu dla umieszczenia się w służbie technicznej zarządu lasów rządowych, winien na przyszłość oprócz dowodów tamże przepisanych, złożyć jeszcze następujące:

a) świadectwo, jako przed wstąpieniem do szkoły leśniczej, praktykował najmniej rok w zarządzie lasów rządowych lub takich prywatnych, w których możnaby wiele się nauczyć;

b) świadectwa złożenia egzaminów rządowych teoretycznych w c. k. szkole głównej rolniczej dla nauki leśnictwa, rozporządzeniem Ministra wyznań

i oświecenia, wydanem w porozumieniu z Ministrem rolnictwa dnia 8 grudnia 1881 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1882) zaprowadzonych.

Wymaganiu pod a) wyrażonemu, uczynić mają zadość wszyscy ci kandydaci, którzy od października 1884 wstępują do szkoły leśniczej; wymaganiu zaś pod b) nadmienionemu, wszyscy ci, którzy skończą szkołę leśniczą po zamknięciu roku szkolnego 1882/3 (lipiec 1883) lub w przyszłości.

Falkenhayn r. w.

17.

Rozporządzenie ministerstwa skarbu z dnia 4 lutego 1883,

**tyczące się używania rury parowej do czyszczenia oziębialnika w gorzelni opodatkowanej
podług wyrobu.**

Z powodu szczególnego przypadku, iż w pewnej gorzelni, która opłaca podatek konsumcyjny od płynu wysokowego pędzonego na podstawie oznaczeń zegaru kontrolującego, w celu wyczyszczenia oziębialnika przyrządu do pędzenia, zastosowano do tegoż oziębialnika rurę parową, stanowi się, w porozumieniu z kr. węgierskiem ministerstwem skarbu, odnośnie do §§. 61 i 62 ustawy o opodatkowaniu gorzałki z dnia 27 czerwca 1878 (Dz. u. p. Nr. 72), tudzież odnośnie do §. 16 rozporządzenia ministerstwa skarbu z d. 13 lipca 1878 Dz. u. p. Nr. 95), że w rzeczonych gorzelniach wolno używać rury parowej w celu wyczyszczenia oziębialnika przyrządu do pędzenia tylko pod tym warunkiem, aby miała uście do najwyższej części oziębialnika i była połączona tylko ze zbiornikiem na wodę tego przyrządu.

Dunajewski r. w.